Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/4757

28. 05. 96

Beschlußempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr (15. Ausschuß)

zu dem Antrag der Abgeordneten Franziska Eichstädt-Bohlig und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 13/365 –

Hauptstadtverkehrsplanung Berlin – Bundespolitisches Stoppsignal für den Lehrter Zentralbahnhof und den Tiergartentunnel

A. Problem

Die Antragsteller fordern, im Rahmen der Hauptstadtplanung Berlin das geplante „Pilzkonzept" weder ideell noch materiell zu unterstützen. Sie schlagen statt dessen vor, den inneren Eisenbahnring und die auf ihn zulaufenden Radialstrecken wiederherzustellen, den Bau der am Ring befindlichen Bahnhöfe zu realisieren, anstelle der geplanten U-Bahnlinie 5 eine Straßenbahnlinie zu bauen und auf einen geplanten Straßentunnel zu verzichten und den notwendigen Autoverkehr über den „Großen Stern" zu führen.

B. Lösung

Der Ausschuß empfiehlt Ablehnung des Antrags.

Mehrheit im Ausschuß

C. Alternativen

Annahme des Antrags.

D. Kosten

Wurden nicht erörtert.

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,
den Antrag – Drucksache 13/365 – abzulehnen.

Bonn, den 17. April 1996

Der Ausschuß für Verkehr

Dr. Dionys Jobst	**Siegfried Scheffler**	**Dr. Klaus Röhl**
Vorsitzender	Berichterstatter	Berichterstatter

Bericht der Abgeordneten Siegfried Scheffler und Dr. Klaus Röhl

I.

Der Deutsche Bundestag hat den Antrag auf Drucksache 13/365 in seiner 58. Sitzung am 28. September 1995 federführend an den Ausschuß für Verkehr und mitberatend an den Ausschuß für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau überwiesen.

Der Ausschuß für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau hat in seiner Sitzung am 6. Dezember 1995 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und F.D.P. gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sowie der Gruppe der PDS bei einer Enthaltung aus der Fraktion der SPD die Ablehnung der Vorlage empfohlen.

Der Ausschuß für Verkehr hat den Antrag in seiner 28. Sitzung am 17. April 1996 abschließend beraten. Mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und F.D.P. gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Gruppe der PDS wurde der Antrag abgelehnt.

II.

Die Antragsteller wenden sich in ihrem Antrag gegen den geplanten Lehrter Zentralbahnhof, die U-Bahnlinie 5 sowie den Straßentunnel unter dem Tiergarten. Ihrer Ansicht nach wird mit dem Bau des Lehrter Zentralbahnhofs die Mitte Berlins neu erfunden, ohne auf die Geschichte der Stadtentwicklung, die dezentrale Eisenbahntradition und die bestehenden Verkehrsknoten im innerstädtischen Bereich Rücksicht zu nehmen. Der Lehrter Zentralbahnhof erfordere zu seiner Funktionstüchtigkeit vier Tunnelprojekte. Die Antragsteller gehen aufgrund der Erfahrungen mit anderen Berliner Bauprojekten von einem Kostenvolumen von 20 Mrd. DM für die Tunnelbauten aus.

Kritik wird auch an dem sog. Pilzkonzept geübt, das aus den Bedürfnissen des Bahnbetriebes und nicht aus denen der Reisenden entwickelt worden sei. Die Begrenzung des Finanzrahmens auf 10 Mrd. DM werde zu Einsparungen an wichtigen Haltepunkten des Fern- und Regionalverkehrs am Stadtrand oder bei den Zulaufstrecken führen.

Darüber hinaus wird argumentiert, daß das „Pilzkonzept" eine regionalpolitische Fehlentscheidung zu Lasten des Landes Brandenburg darstelle, da es z. B. für einige Relationen voraussichtlich keine attraktiven Verknüpfungen mit dem Fernverkehr oder kein direktes Erreichen wichtiger Ziele in der Berliner Innenstadt geben werde. Stadt- und landschaftsplanerisch sehen die Antragsteller im geplanten Modell ebenfalls eine Fehlentscheidung, da ein Ringbahnmodell mit seinen zusätzlichen Fernbahnhöfen einen größeren Bereich der Innenstadt erschließen und stärkere Impulse für die Entwicklung der Zentren an der Ringbahn geben würde.

Als preisgünstigere, effektivere und schneller realisierbare Alternative zum „Pilzkonzept" schlagen die Antragsteller das Ring-Konzept vor, verbunden mit einem völligen Verzicht auf die geplanten Tunnelbauten.

Als Alternative zu den Tunnels der Bahnen S 21 und U 5 werden drei neue Straßenbahnlinien vorgeschlagen, die nur einen Bruchteil des eingeplanten Finanzvolumens kosten würden. Die Alternative zum Straßentunnel ist für die Antragsteller die drastische Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs und die Förderung des öffentlichen Verkehrs, wodurch auch die Forderung der Bundesregierung, daß das Regierungsviertel vom Durchgangsverkehr frei sein müsse, erfüllt werden könne.

Die Gruppe der PDS schloß sich dem Antrag mit dem Argument an, daß sich gemäß einer Prognose der Verkehr zwischen 1989 und 2010 in Berlin zu verdoppeln drohe. Daher seien Alternativen notwendig. Die jetzige Verkehrsplanung mit der Konzentration auf die Mitte Berlins sei aber Gigantismus und verkehrspolitisch und ökonomisch unverantwortlich.

Die Fraktionen der CDU/CSU, SPD und F.D.P. wiesen demgegenüber darauf hin, daß eine grundsätzliche Änderung der Planung nicht mehr möglich sei, da inzwischen Tatbestände geschaffen und Verträge einzuhalten seien. Der Ringverkehr, wie er im Antrag gefordert werde, existiere nicht mehr, und seine Wiederherstellung sei – unabhängig von den immensen Kosten – wohl kaum mehr möglich. Das „Pilzkonzept" lasse eine künftige Erweiterung des Verkehrssystems zu und fördere die Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene. Außerdem seien eine Reihe von Fernbahnhöfen im Berliner Stadtgebiet geplant, so daß von einer Degradierung oder Vernachlässigung der Nebenzentren nicht die Rede sein könne.

Auch die geplante U- und S-Bahn müßten gebaut werden, da das künftig steigende Verkehrsaufkommen nicht durch ein Straßenbahnsystem bewältigt werden könne. Der Verzicht auf den vorgesehenen Straßentunnel würde zu einer Belastung der angrenzenden Wohnbereiche führen. Auch würde die Realisierung des Antrags zu erheblich höheren Kosten führen als die gegenwärtige Planung, die auf 10 Mrd. DM veranschlagt sei.

Bonn, den 17. April 1996

Siegfried Scheffler	**Dr. Klaus Röhl**
Berichterstatter	Berichterstatter



Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 53113 Bonn
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon: 02 28/3 82 08 40, Telefax: 02 28/3 82 08 44
ISSN 0722-8333